

경기침체 극복을 위한 건설경기부양의 당위성과 파급효과

장 성 수 (주택산업연구원 선임연구위원)

1. 서 론

미국에서 비롯된 서브 프라임 모기지 부실의 문제가 세계 경제를 공황과 비교되는 혼란으로 몰아넣으면서 전세계는 금융위기에 직면하고 있다. 1929년의 대공황에 비교될 수 있는 세계경제 위기라는 외풍을 맞아 한국경제는 급속한 경기침체 국면에 진입하고 있다. 2008년 4분기의 실질 경제성장률은 3분기 대비 5.6%, 2007년 4분기 대비 3.4%나 감소하였다. 우리나라에서 전년 동기대비 분기별 경제성장률이 마이너스로 떨어진 것은 IMF 외환위기 이후 10년 만에 처음 있는 사태이다.

급격한 경기침체에 따라 실업률도 급격하게 증가하고 있다. 2009년 1월의 실업자 수는 84만 8천명으로 2008년 12월보다 6만 1천명이 증가하였으며, 실업급여 신청자 수는 12만 8천명으로 2008년 12월의 9만 3천명보다 40% 가까이 증가하였다. 실업률은 2008년 10월의 3.0%에서 11월 3.1%, 12월 3.3%, 2009년 1월 3.6%로 3개월 연속 상승하고 있다. 글로벌 금융위기의 전원지인 미국의 실업률은 2008년 6월의 5.6%에서 2007년 1월에는 7.6%로 7개월만에 2.0%나 수직 상승하고 있어서, 한국의 실업률도 계속 상승할 것이라는 전망이 설득력을 얻고 있어 실업으로 인한 내수의 침체와 저소득층의 생계

불안 및 사회불안에 대한 우려가 높아지고 있다.

본고는 경제의 조속한 회복과 내수경기부양을 통한 실업문제의 해소를 위해 SOC에 대한 과감한 투자와 이를 통한 건설경기의 부양이 필요하다는 시각에서 건설경기부양의 당위성을 제시하고자 한다. 해외사례(미국의 뉴딜정책하의 테네시강 유역개발사례, 중국의 건설경기부양책)를 검토하는 한편 건설경기의 부양이 어느 정도의 경기진작과 일자리 창출에 기여할 것인가를 선행 연구를 통해 살펴보고자 한다. 결론에서는 건설경기부양의 효과를 제고하기 위한 몇가지 대안을 함께 제시한다.

2. 해외 사례

가. 미국

미국의 대공황은 1929년 10월 24일 뉴욕주식시장의 주가폭락으로 시작되었다. 그러나 미국의 실물경제는 국내 소비증가의 둔화, 유럽의 전운으로 인한 수출감소, 지나친 상품재고의 누적에 겹쳐지면서 이미 하강국면에 돌입하고 있었다. 자동차, 전기기기 등의 내구소비재는 1925~1926년을 피크로 소비가 감소되고 있었으며, 1927~1928년에는 물가가 하락하는 디플레이션의 초기적 징후가 나타나고 있었다.



이러한 상황에서 검은 월요일의 주식급락과 이것으로 촉발된 주식시장의 붕괴를 계기로 실물경제 부진의 심각성이 경제 주체들에게 급속히 각인되면서 경제에 대한 불안감이 빠르게 확산되었고, 결국에는 경제상황이 급속히 악화되기에 이르렀다. 이러한 전반적인 흐름은 서브 프라임 사태와 리먼 브라더스의 파산, GM의 부실, 시티그룹의 도산우려와 같이 최근 진행되고 있는 미국 및 세계적인 금융불안과 그 양상이 매우 흡사하다.

대공황 당시 미국에서는 국민총생산의 감소에 동반하여 실업율이 1929년 3.2%에서 1933년 24.9%로 급격히 상승하였다. 1933년 3월에 취임한 루즈벨트 대통령은 연방정부의 적극적인 개입하에서 실업자 구제와 대규모 공공사업의 실시를 주요 내용으로 하는 이른바 뉴딜(New Deal)정책을 제창하였다. 뉴딜정책은 구제(Relief), 회복(Recovery), 개혁(Reform)이라는 3R을 슬로건으로 내세웠는데 이는 실업자의 구제, 내수경기의 회복 그리고 미래의 도약을 위한 경제구조의 개혁이라는 루즈벨트의 경제불안 타개의 전략을 함축한 것이다. 대공황 과정에서 발생한 거대실업을 구제하고, 구매력의 증대를 통하여 산업질서를 회복하며, 국민소득의 순환과정에서 야기되는 구조적 불균형 요인을 경제제도의 개혁을 통하여 바로 잡고자 한 것은 당시는 물론이고 오늘날, 그리고 우리나라 경제에도 적용하고 활용할 수 있는 전략이라 할 것이다. 1933~34년과 1935~41년의 2단계에 걸쳐 추진된 뉴딜정책을 통하여 미국경제는 정상화되었고 새로운 경쟁력 기반을 갖추게 되었다는 평가는 이 평가에 대한 만만치 않은 반론에도 불구하고 하나의 역사적 정설로 받아들여지고 있다.

이러한 뉴딜정책 가운데서도 공공투자를 바탕으로 SOC 건설을 통한 경기부양의 대표적인 사례로 손꼽히는 것이 테네시강 유역 종합개발사업이다. 테네시강의 유역면적은 약 10.6만km²로서 한반도 전체 면적의 절반정도의 면적이다. 당시 이 지역은 미국의 대표적인 낙후지역으로서 주민소득은 전국 평

균소득의 50%에도 미달하였고, 전기를 가설한 집은 100호 중에서 2호 정도였다고 한다. 테네시강 유역 개발공사법(Tennessee Valley Authority Act)은 1933년 5월 18일에 통과되었다. 동법에서 제시하는 테네시강 유역개발의 목적을 다음 6가지로 설정하였다.

- ① 홍수통제
- ② 하천을 이용한 선박통행
- ③ 홍수통제와 수력발전
- ④ 토지의 적절한 이용
- ⑤ 조림
- ⑥ 유역주민의 경제·사회적 복지증진

이러한 6가지 목표에 더하여 테네시주 및 그 인근지역의 고용확대를 통한 공황의 극복이 더 큰 목적이었다. TVA사업의 최성기에는 약 4만명의 노동자를 고용하였다. TVA의 주요사업을 보다 구체적으로 살펴보면 현재 우리나라에서도 적용할 수 있는 많은 건설분야가 대부분 망라되어 있다. 첫째, 다목적댐 건설사업이다. 뉴딜정책의 일환으로 건설된 다목적댐은 총 6개로서 모두 선박통행을 위한 수문과 수력발전소가 설치되었다. 1941년에는 약 40만호가 TVA를 통해 건설된 수력발전소로부터 직·간접적으로 전력을 공급받을 수 있게 되었다. TVA의 댐건설사업은 뉴딜 이후에도 계속되어 2004년 현재까지 29개의 수력발전용 댐을 건설하였다. TVA의 성과는 전력생산에만 국한되지 않았다. 댐 건설과 연계하여 테네시강 본류 약 1,000km에 걸쳐 배가 다닐 수 있는 수심 9피트 이상의 수로가 정비되었는데 이렇게 정비된 테네시강 수로는 미시시피강과 연결됨으로써 미국 중서부 지역의 불편한 물류체계를 결정적으로 극복한 광대한 운하네트워크를 형성하여 이후 미국의 경제적 번영의 기반이 되었다.

나. 중국

세계 경기, 특히 미국경제의 침체는 전세계의 공장을 자처했던 중국 경제에도 수출부진에 따른 경기

침체에 대한 우려를 자아내면서 중국경제 경착륙 우려가 갈수록 고조되고 있다. 이러한 우려에 대해 중국정부는 다양한 '중국판 뉴딜' 정책을 계속 발표하여 내수경기 확대를 통해 경기불안정을 조기에 진정시키면서 안정적인 경제성장과 지역균형개발을 가시화할 경기부양책을 공격적으로 제시하고 있다. 중국은 1997년 아시아 외환위기를 고속도로 건설로 극복했던 경험을 되살려 2008년 세계 금융위기는 대대적인 철도 건설로 극복하는 한편 서부의 낙후지역 활성화의 기반을 조성하겠다는 것이다.

아시아에서 외환위기가 한창이던 1990년대 말에도 중국은 1999년 7.6% 2000년 8.4% 등으로 비교적 견조한 성장세를 유지했었다. 당시 중국은 아시아 주요 국가들처럼 위안화 가치를 평가절하하게 될 것이라는 일반적인 전망을 뒤엎고 고정환율제를 그대로 유지하면서 경제위기를 무난히 극복해냈다. 당시 중국 수출 증가율은 1997년 21.0%에서 1998년에는 0.5%로 급격하게 둔화했었다. 도이체방크는 중국 경제가 예상보다 훨씬 심각한 상황이라 분석하고 중국이 적극적인 재정정책을 펴지 않으면 국내총생산 증가율이 2008년 9.8%에서 2009년에는 최저 6% 내외로 저하될 것이라 경고했다. 2009년 중국 수출과 고정자산 투자는 하강 곡선을 그릴 것이며 특히 수출 실질 증가율은 2008년 11%에서 2009년에는 '제로' 증가율로 저하될 것이라 전망했다. 중국 중앙은행의 보도자료는 세계 경제 환경 악화와 중국 내수경기 둔화를 감안할 때 중국이 2009년 8%대 경제성장률을 유지할 수 없을 것으로 전망하는 한편 2008년 4분기 중국 경제성장률이 6.5%까지 낮아지고 2009년에는 최악의 경우 5.5%까지도 갈 것이라 전망했다.

2008년 10월 15일부터 11월 6일까지 광저우에서 개최된 제104회 광저우교역회에서 중국경제에 대한 경착륙 우려가 제기되었다. 1957년부터 매년 두 차례 개최되고 있는 광저우교역회는 중국 수출 앞날을 가늠하는 중국 최대 무역박람회다. 중국 언론들은 2008년 11월 6일에 끝난 교역회 결과 2008년 봄

에 열린 교역에 비해 10% 이상 거래계약이 감소했고, 2007년과 비교하면 30~40% 줄어든 것이라고 분석했다. 중국 수출의 전진 기지인 광둥성은 지난 15년 동안 연평균 14.4%에 이르는 고속성장을 지속해왔으나 2008년 1~9월에는 성장률이 이미 10.4%로 뚝 떨어졌고, 수출 중소기업 도산·감산도 속출하고 있다.

세계경기의 불안이 본격화되고 중국경제를 침체로 몰아갈 것이라는 전망이 유력한 가운데 광저우 교역회의 거래가 급감하자 중국정부는 즉각, 내수경기 부양책을 내어 놓았다. 중국정부는 향후 3~5년간 교통·항만·수로 건설에 5조위안(972조원)을 새로 투자하는 '중국판 뉴딜정책'을 검토하겠다고 밝혔다. 중국정부는 경제 성장을 견인하고 철강, 시멘트 등 관련 업종 성장을 촉진하는 것은 물론 10만명 이상의 일자리를 창출하기 위해 이를 추진할 것이라 밝혔다.

이어서 2008년 10월 25일 중국 국무원은 세계 금융위기에 따른 경기 침체를 막기 위해 2조위안(약 400조원)에 이르는 대규모 철도 건설 계획안을 추가로 승인했다. 당초 중국은 11차 5개년 계획기간(2006~2010년) 중 1조 2,000억위안을 철도 건설에 투입할 계획이었으며 이는 10차 5개년 계획(2001~2005년)에 비해 네배 늘어난 규모다.

중국 국무원은 이같은 투자 계획을 추진하면서 다시 2조위안을 증액시킨 계획을 추가했는데 이는 2007년 중국 국내총생산 24조 6,600억위안의 8.1%에 해당하는 규모다. 중국정부는 세계 경기 위축 가능성에 대비해 중국 철도부는 새로운 철로 건설, 승객·화물노선 분리, 기존 노선 개량 등 3대 철로 개선 작업을 보다 빠르게 진행하기로 하고, 2010년까지 중국의 철도 총연장을 9만km로 확충하고 철도 복선화·전기화 비율을 45%로 상향할 것을 목표로 하고 있다. 이러한 철도건설과 함께 중국 전역의 고속도로 건설을 적극적으로 추진하여 인적자원과 물류체계를 정비할 계획이다. 중국정부는 2007년말 중국 전체를 5개 남북 횡단도로와 7개 동서 횡단도로



로 연결하는 '5종(縱)7횡(橫) 프로젝트'의 기본 골격을 수립하였다. 중국 전역을 동서남북으로 연결하는 5종7횡 간선도로망은 총연장 3만 5,000km로, 이중 76%인 2만 6,600km를 고속도로로 연결한다. 중국은 이 사업을 당초에는 1990년대 초반부터 15년에 걸쳐 완성할 계획이었으나 1990년대말 아시아 외환위기가 발생하자 내수·투자 수요 확대를 위해 공사 착공시기를 대폭 앞당겼다.

3. 건설경기부양을 통한 경기부양의 필요성

가. 거시 및 건설경기 부진 현황과 2009년 전망

최근 경제상황은 세계경제 침체 등 대외여건이 지속적으로 악화되면서 실물경제 위축이 예상보다 빠르게 진행되고 있다. IMF 경제위기 무렵에 일반적이었던 경기위축과 마찬가지로 2009년 세계경제의 성장률 전망은 하향조정이 대세를 이루고 있다. 이에 따라 우리나라도 2008년 7월 3.9% 성장에서 2008.10월과 11월에 각각 3.0%와 2.2%로 수정하였고, 2009년 1월에는 0.5%의 성장으로 수정 발표하였다. 정부 일각에서는 연간 경제성장율이 -2.0%대 안팎이 될 것이라는 비관적인 전망도 흘러나오고 있다. 이는 미국발 금융시장의 불안으로 인한 전세계 경기침체가 장기화될 것이라는 우려와 함께 금융부문의 충격으로 소비, 투자 등 실물경제로 빠르게 과급되고 있는 것을 반영한 것이다. 결국 정도에 차이는 있겠지만 우리나라의 경제상황도 2009년 경제전망도 어두울 수 밖에 없는 형편이다.

이러한 경제불황의 결과이자 불황을 더욱 심화시키는 요인이 고용불안정이다. 2009년 1월 경제활동인구는 2,370만 9,000명으로 전년 동월대비 3만명이 감소하였고, 취업자 수는 2,286만 1,000명으로 전년 동월대비 10만 3,000명 감소하여 실업자 수는 84만 8,000명으로 전년 동월대비 7만 3,000명에 비

〈표-1〉 2009년 1월 고용 동향

(단위 : 천명, %)

구 분	2008.1	2008.12	2009.1
경제활동인구	23,738	24,032	23,709
취업자	22,964	23,245	22,861
건설업	1,739	1,759	1,698
전년동월대비 증감율	-0.4	-2.7	-2.4

자료 : 통계청, 「2009년 1월 고용동향」 보도자료(2009.2.11)

해 9.5% 증가하였다. 2008년 취업자 동향의 특징은 일자리 증가규모 급감으로 전체적인 고용현황이 악화되고 있다. 2009년 1월의 실업률은 3.6% 전년동월대비 0.3%p 상승하였으며 청년층의 취업자 감소가 확대되는 가운데, 취업준비자 등 취업애로계층은 101만명 수준인 것으로 발표되었다. 특히 2월 신규대졸자가 46만명으로 추산되고 있는데 이들을 고려할 경우 고용상황은 더욱 악화될 우려가 있다.

특히 대규모 미분양사태로 인해 건설업의 위축과 일자리 감소는 매우 심각하다. 건설일용직의 경우 4만 3,000명과 임시직의 경우 1만 3,000명이 일자리를 잃었다. 연령별로는 소비의 주집단인 30~40대의 일자리 감소가 뚜렷한데 일용직 3만 4,000명, 임시직 8,000명분의 일자리가 감소하였다. 건설업의 고용동향은 2009년 1월에 169만 8,000명으로 전년 동월대비 2.4% 감소한 것으로 나타났다.〈표-1〉

이러한 건설 분야 일자리 부족의 직접적인 원인은 바로 건설시장의 투자 부족과 불경기 때문이다. 2008년 건설투자는 2007년대비 2.7% 감소를 보이고 있다. 건설수주는 경기조절을 위한 정부의 노력으로 공공토목 발주는 11.0%의 증가로 잠정조사되었으나 공공부문의 투자 확대에도 불구하고 전체 건설시장 규모의 60%를 상회하는 민간부문은 주택경기 침체, 건설부문 투자심리 위축 등 극심한 부진으로 이어지고 있어 향후 건설투자는 위축국면이 지속될 전망이다.〈표-2〉

2009년의 건설투자는 전년대비 2.3% 감소할 전

〈표-2〉 2008년 건설경기 동향
(단위 : 전년동기비, %)

구 분	2006	2007	2008
건설투자	△0.1	1.2	△4.2%
건설건설	△9.4%	1.8	-
토목건설	2.1%	0.3	-
건설수주	9.0	19.3	△8.2
공공수주	△6.3%	34.2	11.0
민간수주	12.8	13.1	△15.0

자료 : 기획재정부, 최근 경제 동향

망이며, 용도별로 주거용 건설투자는 9.4%, 비주거용 건설투자는 2.1% 감소할 것으로 전망되며, 토목용 건설투자는 2.1% 증가할 것으로 전망된다. 건설수주는 2009년 국내 건설수주는 전년대비 4.2% 감소하여 경상금액 기준으로 110조원에 그칠 것으로 전망하고 있다.〈표-3〉)

나. 건설시장 활성화를 통한 일자리 창출의 필요성

많은 전문가들은 2008년 미분양 사태에 이어 2009년에도 민간건설분야의 침체는 당분간 지속될 것으로 전망하고 있다. 특히 민간주택부문의 침체는 상당기간 지속될 것으로 예상된다. 이러한 상황에서 민간부문의 투자확대는 기대하기 어렵다. 따라서 건설업을 비롯하여 전산업에 걸쳐 발생할 수 있는 실업문제에 적극적이고 선제적으로 대응하기 위해서

는 경제 불황기의 미국과 중국의 사례를 감안할 때 정부의 건설 및 SOC 재정투자확대 등 정부의 역할이 중요하게 부각될 것이다. 경기침체에 따른 실업문제를 극복하고, 저소득층의 생계불안을 방지하고 사회적 불안요인의 확대를 예방하기 위해서는 공공 SOC 건설투자의 확대를 통한 일자리 창출전략이 매우 효과적이기 때문이다. 전세계적인 경제위기 상황에서 해외로부터의 투자를 기대하기 어렵고 유가 하락으로 인해 중동 및 구소련 이슬람권에서의 해외 건설수요의 확대를 기대하기 어려운 상황에서 일자리 문제를 해소하면서, 미래의 성장동력을 확보한다는 차원에서 SOC 부문의 적극적 투자가 필요하다. 내수와 해외투자를 모두 기대할 수 없는 상황에서 정부가 주도적으로 경기 대응적인 투자를 함으로써 단기적으로는 경기침체속도를 완화하고 장기적으로는 성장잠재력의 축적이라는 두가지 목표를 달성하여야 한다. 즉, 경제위기를 조기에 극복하고, 중장기적으로 미래 성장기반을 확충하는 등 국가경쟁력 강화의 기반을 구축하기 위하여 전략적이고 저극적인 SOC 건설투자를 통한 일자리 창출 극대화가 필요하다.

4. 경기부양효과 분석

가. 2009년 SOC 예산규모

2009년도 중앙정부의 SOC 사업예산은 〈표-4〉에서 보는 바와 같이 2008년에 대비하여 26% 증가한

〈표-3〉 2009년 건설경기 전망

(단위 : 조원, %)

구 분	건 설 투 자				건 설 주 수		
	계	토 목	건 축		계	공 공	민 간
			주거용	비주거용			
증 감 률	-2.3%	2.1%	-9.4%	-2.1%	-4.2%	4.1%	-8.7%

주. 1) 건설투자 전망은 국토연구원, 건설수주 전망은 한국건설산업연구원 자료임
자료 : 「건설경제」 통권 58권, 한국건설산업연구원 “2009년 건설·부동산 경기 전망 세미나”, 자료집



〈표-4〉 2009년 정부예산의 SOC 부문별 내역

(단위 : 억원)

구 분	2008 (A)	2009 (B)	증가액 (B-A)	증가율 (B-A)/A
• 도로	77,848	97,942	17,094	21.96
• 철도	36,540	47,454	10,914	29.87
• 도시철도	12,863	15,898	3,035	23.59
• 해운·항만	20,374	21,301	927	4.55
• 항공·공항	2,109	592	-1,517	-71.93
• 물류 등 기타	14,417	21,481	7,064	49.00
• 수자원	16,007	23,164	7,157	44.71
• 지역개발	10,372	13,654	3,282	31.64
• 산업단지	5,340	8,351	3,011	56.39
계	195,869	246,837	50,968	26.02

자료 : 기획재정부, 2009년 확정예산자료 보도자료

24조 6,837억 원으로 총액으로 약 5조 원이 증가하였다. 부문별로 볼 때, 도로부문은 22% 증가한 1조 7,000억 원이며, 철도 부문은 30% 증가한 1조 1,000억 원이다. 2008년 예산 대비 증가율로 볼 때, 산업단지와 물류 등 기타부문이 각각 56.4%, 49% 증가하였고 수자원 부문도 44.7% 증가한 것으로 나타났다. 도시철도 부문은 약 3,000억 원, 해운·항만 부문은 약 400억 원 증가하였다. 하지만, 항공·공항 부문은 전년대비 72%가 감소하였다.〈표-4〉

나. SOC 투자에 따른 일자리 창출 효과

정부가 밝힌 SOC 투자에 따른 일자리 창출 효과는 다음과 같다. SOC 관련 2009년 중앙정부 예산은 명목가격으로 약 24조 7,000억 원이었다. 이 가운데 토지 등에 대한 보상비를 감안한다면 실제로 건설공사에 투입된 비용을 추계해 보면 약 20조 원에 달할 것이다. 20조 원 정도의 중앙정부 예산이 건설공사에 투입됨으로 인해서 SOC 건설업에 종사하는 취업자 약 17만 5,000명의 일자리를 창출할 것으로 보인다. 그리고 중앙정부의 SOC 사업으로 전 산업의 취업자 약 31만 5,000명의 일자리를 창출할 것

으로 전망된다.〈표-5〉

5. 결 어

국내 건설경기의 위축 등 사회 전반적인 경제위기 상황하에 경제위기의 극복을 위한 일자리 창출을 위해 향후 추가경정예산을 편성하는 과정에서 SOC 투자의 규모를 공격적으로 확대하는 한편 투자의 효율적 관리를 통한 추진이 요구된다. 특히 SOC 투자 확대의 효과를 극대화하기 위해서는 예산의 조기집중 투자가 요구된다. 신규 사업의 경우 사전계획 및 타당성 조사, 설계 등을 거쳐야 하므로 소요되는 기간을 최대한 단축하고, 설계-시공일괄 및 설계시공 병행방식을 적용하여 조기 착공과 예산의 조기 집행 체계를 구축해야 할 것이다.

일자리 창출 효과는 물론 성장 잠재력의 구축이라는 측면에서 경인운하의 건설을 적극적으로 추진해야 할 것이다. 이와 관련하여 친환경·친수 공간창출을 위한 전국 4대 하천의 정비사업과 연결을 추진하는 동시에 주변 지역개발과 연계하는 패키지 방식의 SOC 투자를 통해, 투자의 일자리 창출 시너지효과를 증폭하여 일자리의 지속적 유지 내지 확대가

〈표-5〉 2009년 중앙 정부의 SOC 투자에 따른 일자리 창출 효과

(단위 : 십억원, 명)

구 분	예 산 ¹⁾	일자리 창출 효과		
		SOC 건설업	제조업 등 기타	전 산 업
총 계	24,684	175,016	139,691	314,707
□ 수송 및 교통	20,167	146,757	119,616	266,373
• 도로	9,494	67,568	52,896	120,464
• 철도	4,745	37,994	34,777	72,771
• 도시철도	1,590	11,314	10,906	22,220
• 해운·항만	2,130	17,054	10,954	28,008
• 항공·공항	59	474	369	843
• 물류 등 기타	2,148	12,353	9,714	22,067
□ 국토 및 지역분야	4,517	28,258	20,076	48,334
• 수자원	2,316	15,604	10,125	25,729
• 지역개발	1,365	7,852	6,174	14,026
• 산업단지	835	4,802	3,777	8,579

1) 「경제난국 극복을 위한 적극적 재정정책 추진 -2009년도 예산안 및 기금운용계획안 국회 의결-」, 기획재정부 보도자료

가능하도록 하여야 할 것이다. 다만 이 과정에서 정치적인 쟁점으로 부각될 수 있는 운하건설과 일정한 차별성을 두고 이에 대한 국민들의 합의를 유도하는

정부정책에 대한 대 국민 소통(疏通)의 노력이 함께 해야 할 것이다. ▲

시사 용어 해설

▶ 구매력 지수(Buying Power Index, BPI)

소매점포의 입지분석을 할 때, 해당 지역시장의 구매력을 측정하는 기준으로 사용되는 것으로, 그 시장에서 구매할 수 있는 능력을 나타내는 것이다. 이 지수를 산출하기 위해서는 다음과 같은 3가지 요소에 가중치를 곱하여 합산하는 공식을 사용한다. 국가 전체 인구에서 차지하는 시장 지역인구의 비(200만명/4,000만명 = 0.05), 국가 전체 소매 매출액에서 차지하는 시장지역 매출액의 비, 국가 전체 유효 구매소득에서 차지하는 시장지역의 유효 구매소득의 비. 가중치:인구(0.2), 소매 매출액(0.3), 유효소득(0.5). 구매력 지수(BPI) = (인구비 × 0.2) + (소매 매출액비 × 0.3) + (유효구매 소득비 × 0.5) 여기서 구매력 지수가 높으면 높을수록 그 시장의 구매력은 크다는 것을 의미한다. 그러나 보편적인 가격으로 판매되는 대중 상품의 구매력을 추정하는 경우에는 BPI의 유용성은 높지만 상품의 성격이 대중시장으로부터 멀어질수록 보다 많은 차별요소(소득, 계층, 연령, 성별 등)를 가지고 BPI를 수정할 필요성이 높아진다.